Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8046**

16. Wahlperiode 13. 02. 2008

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Keine Bahnprivatisierung am Parlament vorbei

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD haben im September 2007 parallel einen Entwurf eines Gesetzes für die Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (Bundestagsdrucksachen 16/6294 und 16/6383) in den Deutschen Bundestag eingebracht, der die Voraussetzungen für die Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG schaffen soll. Die erste Beratung im Plenum des Deutschen Bundestages fand am 21. September 2007 statt.

Auf dem SPD-Bundesparteitag vom 26. bis 28. Oktober 2007 beschlossen die Delegierten nach kontroverser Debatte:

„Die jetzt erforderlichen Investitionen erfordern eine Erhöhung der Kapitalausstattung der Bahn. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass der Bund in der Wahrnehmung seiner Eigentumsrechte nicht eingeschränkt ist. Dazu sind folgende Schritte unverzichtbar, die zu einer Änderung des bisher vorliegenden Gesetzentwurfes führen.

Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben. Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar. Die Ausgabe erfolgt von zunächst mindestens 25,1 Prozent in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Über eine weitere Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien entscheidet der Gesetzgeber nach einer Evaluierung. Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab.

(…)

Sollte dieses Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien nicht durchgesetzt werden können, dann beauftragt der Parteitag den neugewählten Parteivorstand nach Beteiligung des Parteirates, der Landes- und Bezirksvorsitzenden sowie der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitiker des Bundes und der Länder jedwede vorgeschlagene Lösung zu beurteilen.

Der Parteivorstand wird auch im Lichte der Debatten auf dem Hamburger Parteitag urteilen und diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung übertragen.“

Der Beschluss des SPD-Parteitags sagt also aus, dass jede andere Privatisierung als nach dem Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien einem weiteren Parteitag der SPD zur Entscheidung übertragen werden muss.

Die Reaktion der CDU/CSU ließ nicht lange auf sich warten. In einem Interview mit der „WELT am SONNTAG“ vom 4. November 2007 stellte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel unmissverständlich klar: „Die Union wird sich auf den Beschluss der SPD bezüglich der Bahnprivatisierung nicht einlassen können, weil so wesentliche Ziele der Privatisierung mit diesem Beschluss nicht erreicht werden.“ Der Haushaltsexperte der Fraktion der CDU/CSU, Steffen Kampeter, forderte sogar, Wolfgang Tiefensee die Zuständigkeit für die Bahnreform zu entziehen und sie auf den Bundesminister der Finanzen zu übertragen.

Am 8. November 2008 fand im Bundeskanzleramt ein Spitzentreffen unter Leitung von Bundesminister Dr. Thomas de Maizière mit Bahnchef Hartmut Mehdorn, Bundesminister Peer Steinbrück und Bundesminister Wolfgang Tiefensee statt. Dabei wurde die Idee eines „Holdingmodells“ entwickelt, das durch eine Neuorganisation der Deutsche Bahn AG eine Teilprivatisierung der Transportgesellschaften möglich machen soll, ohne dass dazu ein Gesetz notwendig wäre. Nach einem Bericht der „Süddeutschen Zeitung“ vom 11. November 2007 soll nach diesem Modell eine Finanzholding in den Bereichen Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr und Logistik gegründet werden, die dann zu 49 Prozent privatisiert werden könnte. Die DB Holding und die Infrastrukturgesellschaften würden demnach nicht privatisiert. Die genaue Ausgestaltung des Modells ist bis heute unklar.

Bundesminister Wolfgang Tiefensee wurde beauftragt, dem Koalitionsausschuss einen Bericht vorzulegen, der beide – das Volksaktien- und das Holdingmodell – bewerten soll. Gegenüber dem Bonner „General-Anzeiger“ erklärte der Bundesminister am 16. November 2007: „Ich will am 10. Dezember im Koalitionsausschuss einen Bericht vorlegen, selbstverständlich ist für mich das Votum des SPD-Parteitages eine ganz entscheidende Richtgröße.“

Dieser Bericht ist bis heute nicht vorgelegt und mit Rücksicht auf die Landtagswahlen verschoben worden. Eine von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragte Selbstbefassung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 5. Dezember 2007 zum Stand der Bahnprivatisierung wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD mit der Begründung abgelehnt, es gäbe nichts Neues zu berichten und das, obwohl der Bundesminister zu einem anderen Tagesordnungspunkt ohnehin an der Ausschusssitzung teilnahm und persönlich hätte befragt werden können.

Auch wenn der Bundesminister formal noch den Prüfungsauftrag für das Volksaktienmodell hat, so ist klar, dass dieses Modell politisch tot ist, da die CDU/CSU bis hin zur Bundeskanzlerin schon unmissverständlich klar gemacht haben, dass sie eine Privatisierung nach diesem Modell nicht mittragen.

Hingegen wird an einer Umsetzung des Holdingmodells im Bundesministerium und vermutlich auch bei der Deutsche Bahn AG kräftig gearbeitet. In bahnpolitischen Kreisen kursiert, dass am 28. März 2008 eine Hauptversammlung der Deutsche Bahn AG, die nur aus Vertretern des Eigentümers Bundesrepublik Deutschland besteht, eine Organisationsverfügung beschlossen werden soll, die eine Teilprivatisierung ohne Parlamentsbeschluss ermöglicht. Möglicherweise soll sogar die Teilprivatisierung selbst auf dieser Versammlung schon beschlossen werden.

Der zuständige Bundesminister Wolfgang Tiefensee würde dann also in Missachtung des eigenen Parteitagsbeschlusses und am Parlament, das in erster Lesung schon über ein vollkommen anderes Privatisierungsmodell debattiert hat, und Bundesrat vorbei Fakten für die Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG schaffen. Es wäre ohne Beispiel in der Geschichte der Bundesrepublik, wenn ein bedeutendes Staatsunternehmen, das öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge zu gewährleisten hat, ohne Parlamentsbeschluss teilprivatisiert wird. Zudem wäre es ein Affront gegenüber der SPD, die sich auf ihrem Bundesparteitag aus-

drücklich von Parteichef Kurt Beck hat zusichern lassen, dass jedwede andere Privatisierung einem neuen Parteitag zur Entscheidung zu übertragen sei. Eine (Teil-)Privatisierung der DB AG braucht eine gesetzliche Basis.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. keine Umorganisation der Deutsche Bahn AG zum Zwecke der Teilprivatisierung ohne gesetzliche Basis vorzunehmen;
2. dem Deutschen Bundestag unverzüglich einen Bericht über den Stand und ihre Pläne zur Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorzulegen;
3. den von der Bundesregierung in den Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG entsandten Mitgliedern und den Mitgliedern der Hauptversammlung kein Mandat für eine weitreichende Neuorganisation der Deutsche Bahn AG zu erteilen;
4. durch eine Beteiligung der Bundesländer im gesetzgeberischen Verfahren sicherzustellen, dass deren Belange bei einer angestrebten Teilprivatisierung angemessen berücksichtigt werden;
5. dem Deutschen Bundestag Alternativen zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG nach dem Holdingmodell vorzulegen.

Berlin, den 13. Februar 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333